



สรุปผล

การประชุมรับฟังความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1

โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพ
ของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท อยู่ระหว่างการดำเนินงานโครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี โดยได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท โปรเฟสชั่นนิล เอนจิเนียริง โซลูชั่น (พี.อี.เอส) จำกัด และบริษัท ไฮบริด เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการงานจ้างที่ปรึกษาโครงการ เพื่อให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้รับทราบถึงข้อมูลในการดำเนินงาน และมีความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการ รวมทั้งได้บูรณาการทางความคิดกับทุกภาคส่วน จึงได้กำหนดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 เพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอรายละเอียด ความเป็นมาของโครงการ ขั้นตอน แนวทางการศึกษา และการดำเนินโครงการ แก่ผู้มีส่วนได้เสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะต่าง ๆ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ โดยจัดขึ้นในวันพุธที่ 17 ธันวาคม พ.ศ. 2568 เวลา 13.00 - 16.00 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 4 อาคารสำนักอธิการ วิทยาลัยการปกครอง อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี พร้อมด้วยระบบวิดีโอคอนเฟอเรนซ์ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting

โดยมีนายปิยะพันธ์ ศรีชมภู ผู้อำนวยการกลุ่มออกแบบทาง สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท พร้อมด้วยบริษัทที่ปรึกษา ร่วมชี้แจงรายละเอียดโครงการและรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยมีว่าที่ ร.ต.ธีระพล โชคนำชัย นายอำเภอธัญบุรี เป็นประธานเปิดการประชุม และมีผู้เข้าร่วมการประชุม ประมาณ 100 คน ประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานส่วนภูมิภาค หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล องค์กรเอกชน สื่อมวลชน ผู้นำชุมชน ประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ และประชาชนผู้สนใจโครงการ



สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ	
- มีความกังวลเกี่ยวกับปัญหาการจราจรบนถนนรังสิต-นครนายก ซึ่งเป็นถนนที่ก่อสร้างมานานประมาณ 30-40 ปีมาแล้ว ซึ่งในอดีตที่ผ่านมายังไม่ประสบปัญหาการจราจรหนาแน่นเช่นปัจจุบัน โดยเฉพาะปัญหาการกลับรถที่มีจำนวนมาก จึงขอเสนอว่าเมื่อโครงการพัฒนาแล้วเสร็จ ควรกำหนดให้บริเวณสะพานข้ามคลอง 6 เป็นจุดกลับรถ เนื่องจากระยะห่างระหว่างคลอง 5 ถึงคลอง 6 ประมาณ 2.2 กิโลเมตร อีกทั้งเสนอให้พิจารณาก่อสร้างสะพานยกระดับ (Overpass) หรือจัดให้สามารถกลับรถได้สะพานในบริเวณคลองต่าง ๆ เพื่อลดปัญหาการจราจรการกลับรถ (นายกสมาคมส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดปทุมธานี)	- สำหรับปัญหาจุดกลับรถบริเวณถนนรังสิต-นครนายก อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของกรมทางหลวง ซึ่งกรมทางหลวงมีความพยายามดำเนินการแก้ไขปัญหามาเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน โดยเฉพาะผู้ใช้รถจักรยานยนต์ อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างหรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในลักษณะทางเทคนิคมักมีข้อจำกัดอย่างมาก เนื่องจากข้อจำกัดด้านพื้นที่และสถานะของคลองธัญบุรีซึ่งเป็นโบราณสถาน ส่งผลให้การดำเนินการภายในพื้นที่ดังกล่าวต้องเผชิญกับอุปสรรคทั้งด้านกฎหมายและการอนุรักษ์พื้นที่ทางประวัติศาสตร์ - ทั้งนี้ ทางโครงการรับข้อเสนอแนะการออกแบบทางกลับรถได้สะพานข้ามคลอง 6 ไปพิจารณาเพื่อประกอบการออกแบบต่อไป
- ขอให้พิจารณาเกี่ยวกับความเหมาะสมและความคุ้มค่าของโครงการ ทั้งในแง่ระยะเวลาการก่อสร้างที่ยาวนาน และการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีด้านคมนาคมในอนาคต เช่น การใช้ยานยนต์ไร้คนขับในอนาคต (นายกสมาคมส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดปทุมธานี)	- เทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับบนถนนสายหลัก เช่น มอเตอร์เวย์ มีการพัฒนาโดยอาศัยการเก็บข้อมูลเชิงพื้นที่ด้วยโดรน เพื่อบันทึกพิกัดและสร้างแบบจำลองสภาพถนนในรูปแบบภาพเสมือน จากนั้นนำข้อมูลดังกล่าวไปประมวลผลในระบบคอมพิวเตอร์ เพื่อจำลองสภาพแวดล้อมและพฤติกรรมการขับขี่ของมนุษย์ ทำให้อานยนต์สามารถขับเคลื่อนได้โดยไม่ต้องจำเป็นต้องติดตั้งอุปกรณ์ภาคสนามจำนวนมากเช่นในอดีต ทั้งนี้ ผู้ให้ข้อมูลอยู่ระหว่างการติดตามความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง
- ในการพัฒนาโครงการต้องให้ความสำคัญกับช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์ เนื่องจากถนนเส้นรังสิต-นครนายก มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ค่อนข้างเยอะ ควรมีจุดกลับรถเฉพาะรถจักรยานยนต์เพื่อแก้ปัญหาการขับชี่ย้อนศร และเป็นการเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่ (นายกสมาคมส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดปทุมธานี)	- สำหรับประเด็นเรื่องช่องทางรถจักรยานยนต์ เป็นแนวคิดที่มีประโยชน์มาก ทางโครงการจะพยายามใช้พื้นที่ของคลองและใช้จุดกลับรถอยู่ใต้สะพาน เพราะในการออกแบบต้องมีจุดกลับรถ หากไม่มีจุดกลับรถ ต้องไปกลับไกล อย่างไรก็ตาม พื้นที่บริเวณคลองอยู่ภายใต้ข้อจำกัดด้านการอนุรักษ์ เนื่องจากจัดเป็นเขตโบราณสถาน จึงจำเป็นต้องนำรูปแบบการออกแบบที่คำนึงถึงความปลอดภัยและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมไปหารือกับกรมศิลปากร ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวจะต้องเข้าสู่กระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อย่างไรก็ตามบริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป - ทั้งนี้ ในการดำเนินงานของโครงการได้มีการวิเคราะห์ความคุ้มค่าและความเสี่ยงในการลงทุน ประกอบการพัฒนาโครงการ

สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- ปัจจุบันชาวบ้านที่อยู่บริเวณทางคู่ขนานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ฝั่งตะวันออก เริ่มมีความห่วงกังวลว่าถนนโครงการจะตัดผ่านที่ดินของตน อีกทั้ง บริเวณดังกล่าวปัจจุบันก็มีการจราจรติดขัดอยู่แล้ว จึงห่วงกังวลว่าหากมีการเชื่อมถนนโครงการที่บริเวณดังกล่าวจะส่งผลให้การจราจรติดขัดยิ่งกว่าเดิม - เมื่อฟังที่วิทยากรนำเสนอข้อมูลพบว่าการศึกษาโครงการจะต้องมีการคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมอีกที จึงจะนำข้อมูลดังกล่าวไปประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบ เพราะบางรายก็มีความกังวลและมีความต้องการที่จะขายที่ดินแล้ว (ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 14 ตำบลบึงคำพร้อย)	- การศึกษาด้านการออกแบบและพัฒนาถนนจำเป็นต้องพิจารณาในระดับโครงข่ายมากกว่าการพิจารณาเป็นช่วงถนนเดี่ยว แม้ถนนบางช่วงจะได้รับการออกแบบให้มีมาตรฐานสูงและรองรับการจราจรหลายช่องทาง แต่หากช่วงต้น-ปลายทางยังคงมีขนาดจำกัด จะไม่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมได้อย่างแท้จริง ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามแนวรอยต่อของโครงข่าย เพื่อพัฒนาระบบถนนอย่างบูรณาการและต่อเนื่อง อันจะนำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพการไหลของการจราจรในภาพรวม - สำหรับแนวทางเลือกที่นำเสนอ คือ ทางเลือกที่ 1, 2 และ 3 จะมีข้อดีและข้อเสียต่างกัน ซึ่งทางโครงการต้องนำไปพิจารณาหาแนวทางที่เหมาะสมต่อไป และจะนำผลการคัดเลือกแนวสายทางที่เหมาะสม มานำเสนอต่อการประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งต่อไป - สำหรับแนวทางเลือกที่นำเสนอ คือ ทางเลือกที่ 1, 2 และ 3 จะมีข้อดีและข้อเสียต่างกัน ซึ่งทางผู้ศึกษาต้องนำไปพิจารณาต่อไป ทั้งนี้สามารถสรุปข้อดี-ข้อเสียของแต่ละทางเลือกได้ดังนี้ ■ ทางเลือกที่ 1 เป็นแนวเส้นทางที่สั้นที่สุดและจะเห็นว่ามีคลอง 5 อยู่ ซึ่งผู้ศึกษาจะพยายามใช้ที่ดินที่อยู่ในเขตคลอง 5 ให้มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนที่ดินกับประชาชน ซึ่งขณะนี้อยู่ในกระบวนการประสานงานกับกรมที่ดิน เพื่อประสานและวางแผนคิดว่าบริเวณใดเป็นที่ดินของรัฐ/ที่ดินของเอกชน ขณะเดียวกันเราก็จะพิจารณาว่าหากเป็นที่ดินของภาครัฐหน่วยงานใดเป็นผู้ดูแลเพื่อประสานงานในการขออนุญาตหรือแนวทางในการดำเนินการตามระเบียบข้อบังคับต่อไป ■ ทางเลือกที่ 2 เป็นแนวเส้นทางที่ใกล้เคียงกับพื้นที่โ่งจุดเชื่อมจะห่างจากจุดที่เป็นคอขวดต่าง ๆ และจะเชื่อมต่อกับถนนฝั่งเมืองในอนาคตอีก บริเวณนี้จะผ่านที่โ่งเป็นส่วนใหญ่ แต่ข้อเสียคือมีระยะทางยาวขึ้น เป็นการเวนคืนแบบเต็มพื้นที่ เพราะไม่มีแนวถนนเดิมอยู่เลย แต่จะลดผลกระทบเรื่องอาคารบ้านเรือน ■ ทางเลือกที่ 3 จะมีแนวถนนเดิมอยู่เป็นถนน 2 ช่องจราจร ซึ่งหากเวนคืนที่ดินบริเวณนี้จะเวนคืนที่ดินน้อยลง แต่ข้อเสียคือกระทบอาคารบ้านเรือนที่มีอยู่แล้ว ในขณะเดียวกันในอนาคตสามารถเชื่อมกับสายสีม่วงได้ด้วยจากทางเลือกทั้งหมดนี้ ผู้ศึกษาจะต้องพิจารณาปัจจัยหลาย ๆ ด้านประกอบกัน แต่ขณะเดียวกันโครงการเราจะมีการกระจายจราจรดีมาน้อยเพียงใดต้องมีการหาหรือแนวทางการ

สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
	ดำเนินงานร่วมกันกับกรมทางหลวง ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ดูแลถนนสายรังสิต-นครนายก และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 9 ด้วย - สำหรับข้อห่วงกังวลของประชาชนเกี่ยวกับผลกระทบต่อการดำรงชีวิตและแนวเส้นทางโครงการ ปัจจุบันโครงการอยู่ในระยะเริ่มต้น เป็นขั้นตอนของการศึกษาความเหมาะสม ซึ่งโครงการยังอยู่ในกระบวนการศึกษาและจะใช้ระยะเวลาอีกพอสมควร ประชาชนสามารถติดตามข้อมูลและความก้าวหน้าของโครงการผ่านช่องทางสื่อสารอย่างเป็นทางการ เช่น Line Official Account (@069etfad) และเว็บไซต์ของโครงการ (www.แก้ปัญหาจราจรธัญบุรี-ลำลูกกา.com) หากมีความกังวลในระดับสูงหรือมีแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่อาจได้รับผลกระทบ สามารถติดต่อสายด่วนของกรมทางหลวงชนบทเพื่อขอคำปรึกษาและคลี่คลายข้อกังวลได้
- แนวเส้นทางที่มีการเวนคืนที่ดินมีกี่แนว (ช่องทางออนไลน์)	- ปัจจุบันทางโครงการยังไม่มีทางเลือกแนวเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง การศึกษาในขั้นต้นเป็นการพิจารณาแนวทางที่เป็นไปได้ โดยวิศวกรและผู้เชี่ยวชาญในสาขาที่เกี่ยวข้องจะทำการประเมินและให้คะแนนแนวทางแต่ละแนว จากนั้นคะแนนและเหตุผลแต่ละปัจจัยจะถูกรวบรวมเพื่อตัดสินวิเคราะห์หาแนวทางที่เหมาะสมที่สุด และชี้แจงแก่ประชาชนว่าทำไมแนวทางนั้นจึงได้รับการคัดเลือก
- เห็นว่าโครงการที่ควรเร่งดำเนินการเป็นลำดับแรกคือการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อด้านหลังสวนสัตว์ เนื่องจากหากสวนสัตว์เปิดดำเนินการภายใน 2-3 ปี จะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรหนาแน่นอย่างรุนแรง จึงเสนอให้กรมทางหลวงชนบทและกรมทางหลวงบูรณาการการทำงานร่วมกันเพื่อให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาจำกัด เนื่องจากสวนสัตว์มีพื้นที่กว่า 300 ไร่ คาดว่าจะรองรับนักท่องเที่ยวจากทั่วประเทศ ส่งผลให้โครงข่ายถนนโดยรอบต้องมีความพร้อม โดยเฉพาะแนวทางเลือก A1 ที่เชื่อมต่อด้านหลังสวนสัตว์ซึ่งสามารถรองรับการเชื่อมโยงกับถนนหมายเลข 9 และบริเวณคลอง 7 ได้ อย่างไรก็ดี ยังมีความกังวลต่อเส้นทางเข้าหลักจากถนนรังสิต-นครนายก รวมถึงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองรังสิตเข้าสู่สวนสัตว์ ซึ่งจำเป็นต้องกำหนดแนวทางให้ชัดเจนและเร่งรัดดำเนินการ เพื่อป้องกันปัญหาการเปิดใช้งานสวนสัตว์ก่อนที่โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมจะแล้วเสร็จและเพียงพอต่อการรองรับนักท่องเที่ยว (ผู้แทนสภาอุตสาหกรรม)	- บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป ผู้ศึกษารับทราบข้อกังวลของประชาชนเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการสวนสัตว์ในอนาคตอันใกล้ และความต้องการถนนเชื่อมต่อในระดับพื้นราบเพื่อรองรับการสัญจร แม้อาจไม่ครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางก็ตาม ทั้งนี้ประชาชนมีความคาดหวังให้โครงการดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว สิ้นที่สุด และถูกต้องตามกฎหมาย อย่างไรก็ตามพื้นที่โครงการอยู่ภายใต้ข้อจำกัดด้านกฎหมาย เนื่องจากแนวเส้นทางอยู่ใกล้เคียงแหล่งโบราณสถานในระยะ 500 เมตร จึงเข้าข่ายต้องจัดทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาอนุญาตก่อนการดำเนินโครงการ

สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- เนื่องจากบริเวณหลังบ้านมีป่า มีคลองหลังบ้าน มีเต้าและนกอาศัยอยู่ และมีการเลี้ยงสัตว์อยู่ด้วย หากมีการพัฒนาโครงการจะทำให้ป่าบริเวณหลังบ้านจะหายไป สิ่งที่กำลังจะได้แก่ (1) จะมีการแก้ไขที่อยู่ของเต้ากับนกอย่างไร (2) คลองบริเวณหลังบ้านจะเป็นพื้นที่รับน้ำหรือไม่ (3) หากถนนที่สร้างสูงกว่าถนนในซอยบ้าน จะสร้างปัญหาน้ำท่วมในซอยหรือไม่ (4) กรณีที่รถมีปริมาณมาก จะล้นมาที่ซอยที่อาศัยอยู่หรือไม่ (5) ในซอยที่อาศัยอยู่เป็นโรงงาน มีรถบรรทุกสินค้าเข้า-ออก เจ้าหน้าที่โครงการได้มาสำรวจหน้างานไปแล้วหรือยัง (บริเวณหมู่ที่ 10 ตำบลบึงคำพร้อย อำเภอลำลูกกา อยู่ด้านหลังศูนย์วิจัยข้าวปทุมธานี) (ช่องทางออนไลน์)	- การออกแบบถนนจะกำหนดระดับสูงกว่าระดับน้ำตามช่วงเวลาออกแบบประมาณ 1 เมตร หรือ 70 เซนติเมตร เพื่อป้องกันน้ำท่วมตัวถนน ส่วนกรณีบ้านที่อยู่ต่ำกว่าถนน ปัญหาน้ำท่วมเกิดจากการขาดระบบระบายน้ำที่เพียงพอ ไม่ใช่เพราะถนนสูง การก่อสร้างถนนใหม่จะมาพร้อมกับระบบระบายน้ำและสาธารณูปโภคที่เหมาะสม ทำให้ลดความเสี่ยงน้ำท่วมโดยรวม ทั้งนี้ การทำถนนเองไม่ได้เป็นสาเหตุให้พื้นที่ชุมชนเกิดน้ำท่วมเพิ่มขึ้น - ในส่วนของพื้นที่ป่าบริเวณหลังบ้านที่เป็นที่อยู่อาศัยของเต้าและนก ที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาและสำรวจสภาพพื้นที่ของโครงการ เพื่อพิจารณาข้อมูลสภาพปัจจุบัน และหากพบว่าการดำเนินโครงการ มีผลกระทบต่อพื้นที่แหล่งอาศัยของเต้า และนก รวมถึงสัตว์ในระบบนิเวศชนิดอื่น ๆ จะทำการประเมินผลกระทบและกำหนดมาตรการลดผลกระทบที่เหมาะสมต่อไป - บริษัทที่ปรึกษาจะทำการศึกษาข้อมูล ร่วมกับการรับข้อมูลจากประชาชนในพื้นที่เกี่ยวกับพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก เพื่อนำมาประกอบการศึกษาและออกแบบให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงต่อไป - ตามแผนการดำเนินงานโครงการ โครงการเริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2568 โดยเจ้าหน้าที่ได้ลงพื้นที่สำรวจเบื้องต้นในแต่ละด้าน เช่น การจราจรและการนับปริมาณรถ รวมถึงการสำรวจด้านวิศวกรรมพื้นฐาน อย่างไรก็ตาม การสำรวจรายละเอียดผลกระทบต่อที่ดินยังอยู่ในกระบวนการหาข้อมูล และจะมีเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่เพิ่มเติมอย่างต่อเนื่องเพื่อเก็บข้อมูลให้ครบถ้วนสำหรับการวางแผนและออกแบบโครงการ
- จังหวัดปทุมธานีมีลักษณะภูมิประเทศเป็นดินดำและพื้นที่ชุ่มน้ำ โดยมีทิศทางการไหลของน้ำจากเหนือสู่ใต้ ผ่านพื้นที่ลำลูกกาไปยังบางน้ำเปรี้ยวและบริเวณบางไต้ จึงไม่เห็นด้วยกับแนวทางการก่อสร้างถนนเลียบบคลอง เนื่องจากจะทำให้คลองแคบลงและกระทบต่อประสิทธิภาพการระบายน้ำ โดยอ้างอิงเหตุการณ์อุทกภัยปี พ.ศ. 2554 ซึ่งน้ำจากคลอง 1-6 ไหลระบายไปยังพื้นที่หนองจอก (นายกสมาคมส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดปทุมธานี)	- ในการจัดการปัญหาการกีดขวางทางน้ำหลากสามารถดำเนินการได้ด้วยแนวทางทางวิศวกรรม หากมีข้อมูลที่ชัดเจนเกี่ยวกับเส้นทางและปริมาณการไหลของน้ำ การออกแบบสามารถปรับเพิ่มช่องเปิดหรือโครงสร้างรองรับ เช่น การเพิ่มบล็อกกระบายน้ำหรือก่อสร้างสะพานบกในพื้นที่หนองหรือบึง อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวจำเป็นต้องคำนึงถึงความสมดุลของผลกระทบเชิงพื้นที่ เนื่องจากการปรับโครงสร้างอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ ดังนั้น ข้อมูลภาคสนามที่ถูกต้องจะถูกนำไปใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการออกแบบ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมทั้งด้านวิศวกรรมและผลกระทบต่อประชาชน

สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- ในการพัฒนาโครงการต้องไม่กีดขวางทางน้ำ โดยได้ให้ข้อมูลว่าพื้นที่ฝั่งตะวันออกมีระบบป้องกันน้ำหลากตั้งแต่คลองระพีพัฒน์ถึงคลอง 13 โดยมีเขื่อนก่อสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 อย่างไรก็ตาม ปัญหาน้ำท่วมยังคงเกิดขึ้น เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ขัดขวางทางระบายน้ำ โดยเฉพาะการก่อสร้างถนนและโครงการขนาดใหญ่ที่ปิดทับลำรางเดิม ส่งผลให้น้ำระบายไม่ได้และเกิดน้ำท่วมฉับพลัน (นายกสมาคมส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดปทุมธานี)	- การพิจารณาการกีดขวางทางน้ำในพื้นที่คลอง 6 จำเป็นต้องประเมินขีดความสามารถในการรองรับและระบายน้ำ ทั้งจากการไหลของน้ำในคลองและน้ำหลากจากพื้นที่ทุ่งโดยรอบ ซึ่งในช่วงฝนตกหนัก น้ำบางส่วนอาจไม่ไหลลงสู่คลองโดยตรง แต่เคลื่อนผ่านพื้นที่อื่น ดังนั้น จึงต้องมีการคำนวณปริมาณน้ำอย่างเป็นระบบควบคู่กับการรับฟังข้อมูลสภาพพื้นที่จริงจากประชาชน ในพื้นที่ที่ประสบปัญหาน้ำท่วม จะมีการพิจารณาเปิดช่องทางระบายน้ำ เช่น บล็อก ท่อลอด หรือการก่อสร้างสะพานบกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการไหลของน้ำ รวมถึงการออกแบบคลองขนานเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม แนวทางดังกล่าวอาจก่อให้เกิดข้อจำกัดด้านการเวนคืนที่ดิน ซึ่งต้องนำมาพิจารณาประกอบในการตัดสินใจเชิงนโยบาย และการออกแบบ ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
- เข้าใจถึงความจำเป็นของกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและการดำเนินโครงการตามขั้นตอนที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เห็นว่าควรปรับลดระยะเวลาในแต่ละขั้นตอนให้กระชับยิ่งขึ้น เพื่อให้การดำเนินโครงการมีความรวดเร็วและสอดคล้องกับความเร่งด่วนของปัญหาในทางปฏิบัติ (นายกสมาคมส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดปทุมธานี)	- บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป



www.แก้ปัญหาราจรถัญบุรี-
ลำลูกกา.com



@069etfad



ดาวน์โฮลด์เอกสาร
โครงการ

**ติดต่อสอบถามรายละเอียดโครงการ
กรมทางหลวงชนบท**

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

โทรศัพท์ : 0 2551 5419 หรือ 0 2551 5420

โทรสาร : 0 2551 5420

สายด่วน กข. 1146 เว็บไซต์ : www.drr.go.th

แหวงทางหลวงชนบทปทุมธานี

โทรศัพท์ : 0 2192 3139

โทรสาร : 0 2192 3139

เว็บไซต์ : https://pathumthani.drr.go.th/

อีเมล : pathumthani@drr.go.th

บริษัทที่ปรึกษา

บริษัท โปรเฟสชันนัล เอนจิเนียริง โซลูชั่น (พี.อี.เอส) จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2101 0124

โทรสาร : 0 2101 0124

อีเมล : consultancy@gmail.com

บริษัท ไฮบริด เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2066 6595

โทรสาร : 0 2066 6595

อีเมล : Hybrid.en.consultant@gmail.com